



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

BIULETYN

Z posiedzenia:

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 163)

Nr 2019/VI kad.
18.03.2009 r.

Tekst bez autoryzacji

Nr 2019/VI kad.

Komisja Infrastruktury (nr 163)

18 marca 2009 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji ekonomiczno-finansowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz zapewnienia płynnej i bezpiecznej obsługi ruchu lotniczego nad Polską.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Kruszyński** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Krzysztof Banaszek** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Marian Zaremba** wicedyrektor Departamentu Systemów Transportowych i Komunikacji Najwyższej Izby Kontroli, **Nina Rybak** specjalista w Ministerstwie Finansów, **Joanna Stępnia**k specjalista w Państwowej Inspekcji Pracy, **Bogdan Frydrych** członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, **Bartosz Czajka** dyrektor biura w Polskich Liniach Lotniczych LOT SA, **Andrzej Fenrych** przewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego wraz ze współpracownikami, **Tomasz Krzyżanowski** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Agencji Ruchu Lotniczego, **Tadeusz Lesisz** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Służb Ruchu Lotniczego, **Andrzej Krześniak** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Technicznych Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Małgorzata Piątek** przewodnicząca NSZZ „Solidarność” Pracowników Agencji Żeglugi Powietrznej, **Adrian Furgalski** dyrektor Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Teodozja Nojszewska-Komar**, **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Posiedzenie poświęcone jest informacji na temat sytuacji ekonomiczno-finansowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz zapewnienia płynnej i bezpiecznej obsługi ruchu lotniczego nad Polską. Witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza wraz zespołem, pana prezesa Grzegorza Kruszyńskiego, pana prezesa Krzysztofa Banaszka. Witam wszystkich naszych gości. Witam panie i panów posłów. Aby już nie przedłużać poproszę pana ministra o przedstawienie dogłębne tematu i wyjaśnienie dzisiejszej tematyki posiedzenia Komisji. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Jak państwo zauważyliście w zaproszeniu na dzisiejsze posiedzenie, w samym tytule znajdują się dwa tematy: bezpieczeństwo, jako punkt drugi i jako punkt pierwszy strona finansowa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Nasza informacja sprowadzi się do dwóch prezentacji, po czym zapewne pan przewodniczący zarządzi dyskusję.

Najpierw chciałbym, aby przedstawiciele Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, a więc pan prezes Krzysztof Banaszek i jego ekipa, przedstawili sytuację finansową agencji. Potem odbędzie się prezentacja ministerialna związana ze stanem bezpieczeństwa, szczególnie na warszawskim lotnisku na Okęciu. Sprawa ta ostatnimi czasy budziła duże emocje i nie tylko.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, oddałbym głos panu prezesowi Banaszкови.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Krzysztof Banaszek:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Chciałbym przedstawić w formie prezentacji medialnej informację na temat sytuacji ekonomiczno-finansowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w 2009 roku. Na kilku slajdach zaprezentujemy zarówno nasze plany, które przygotowaliśmy w ubiegłym roku zakładając, że spadki ruchu lotniczego będą znacznie mniejsze, niż to faktycznie ma miejsce obecnie. Pokażemy także działania podejmowane przez agencję w celu dostosowania swoich kosztów działalności do uzyskiwanych przychodów. Ich poziom będzie oczywiście wynikał ze zmieniającego się ruchu lotniczego, zarówno jeśli chodzi o przeloty nad Polską, jak również dołoty, odloty i ruch krajowy.

Podstawowa informacja dotyczy przychodów agencji w wyniku działalności wykonywanej w roku 2008; była to kwota prawie 654 mln zł. Koszty działalności ogółem wyniosły 568 mln zł, wynik finansowy netto – 67,5 mln zł. Stan środków pieniężnych na koniec ubiegłego roku wyniósł 82,6 mln zł. Informacja ta jest o tyle ważna, że pokazuje de facto zdolności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej do zachowania płynności finansowej. To jest bardzo ważne z punktu widzenia ciągłości świadczenia usług.

Dłużej zatrzymam się na informacji obrazującej wielkość ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni. Chodzi o poziom tak zwanych service units. Zwykle w takiej sytuacji mówimy o liczbie operacji lotniczych, ale z punktu widzenia biznesowego należy pamiętać, że operacje lotnicze przeliczane są właśnie na service units, czyli jednostki usługowe. To one faktycznie ukazują poziom przychodów PAŻP, co z punktu widzenia finansowania działalności agencji jest szczególnie ważne. Na wykresach postaraliśmy się pokazać poziom service units dla nawigacji trasowej w latach 2007, 2008 oraz aktualne wielkości w styczniu, lutym i częściowo także w marcu 2009 roku. Pokazujemy także prognozowane wielkości service units w roku 2009.

Proszę zwrócić uwagę, że obecnie wszystkie prognozy zewnętrzne, z których korzystamy, pokazują, że już w połowie roku 2009 powinien nastąpić wzrost liczby operacji trasowych, a co za tym idzie wzrost liczby usług i przychodów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Ta informacja jest szczególnie ważna, dlatego że 80% przychodów agencja uzyskuje z działalności nawigacji trasowej. Inaczej mówiąc 80% przychodów agencji pochodzi z ruchu statków w przestrzeni powietrznej nad Polską albo z ruchu dołotów do i odlotów z Polski w tak zwanej nawigacji trasowej, czyli poza nawigacją terminalową.

Pokazujemy państwu liczbę jednostek usługowych, czyli service units w nawigacji terminalowej w strefie I w latach 2007-2009 oraz w strefie II. Przypomnę, że strefa I obejmuje tylko lotnisko Warszawa-Okęcie, natomiast do strefy II należą wszystkie pozostałe porty lotnicze. Te informacje są szczególnie ważne w kontekście dyskusji, którą odbyliśmy kilka miesięcy temu w Sejmie podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury. Chodziło wtedy między innymi o wysokość opłat terminalowych, które agencja pobiera z tytułu świadczonych usług w nawigacji terminalowej. Niestety, przewidujemy znaczny spadek ruchu lotniczego w strefie I i w strefie II, co będzie miało wpływ na poziom przychodów PAŻP z tytułu świadczenia usług w nawigacji terminalowej.

Kilka słów o prognozowanej wartości przychodów agencji z usług nawigacyjnych w polskiej przestrzeni powietrznej w tym roku. Spodziewamy się, że w roku 2009 ponad 84% naszych przychodów stanowić będą przychody z nawigacji trasowej. Niestety, według prognoz ruch lotniczy do i z Polski wyraźnie będzie spadał i musimy się przygotować na ograniczenie liczby operacji zarówno na lotnisku Okęcie, jak i na lotniskach regionalnych.

Prognozowaną wartość pokazujemy państwu już nie w ilości service units, ale w ilości pieniędzy, które Agencja spodziewa się otrzymać za świadczenie usług. Przypomnę państwu, że obecnie Polska jest członkiem organizacji EUROKONTROL, a co za tym idzie Centralnego Biura Opłat Trasowych. Opłaty z nawigacji trasowej są rozliczane przez to biuro, oczywiście na podstawie naszych informacji o wykonanym ruchu lotniczym. Natomiast opłaty nawigacji terminalowej w strefie I i II są pobierane bezpośrednio przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. W przypadku zaległości płatniczych są one również windykowane przez naszą agencję. W zakresie windykacji należności nasze

służby współpracują z Centralnym Biurem Opłat Trasowych, które jest zlokalizowane w Brukseli.

W związku ze spadkiem ruchu lotniczego spodziewamy się, że przychody z usług nawigacji lotniczej w roku 2009 będą o 77,7 mln zł mniejsze od zrealizowanych przychodów z tego tytułu w roku 2008. Pokazuje to faktyczną skalę problemu, z jakim nasza agencja musi się zmierzyć z punktu widzenia ograniczenia kosztów. Chodzi między innymi o ograniczenie kosztów działalności agencji. Spodziewamy się, że w stosunku do planu, który na rok 2009 przygotowaliśmy jesienią ubiegłego roku, sumarycznie przychody będą o około 20% niższe, czyli o około 130 mln zł. Jeśli chodzi o rozkład przychodów, spodziewamy się, że o około 17% spadną przychody z tytułu opłat trasowych, a o około 35% spadną przychody z tytułu opłat terminalowych.

Jakie podjęliśmy w agencji działania w związku z przewidywanym spadkiem ruchu lotniczego prowadzącym do obniżenia planowanych przychodów z działalności operacyjnej? Przede wszystkim już pod koniec ubiegłego roku podjęliśmy działania związane z weryfikacją planu remontów i inwestycji. Wzięliśmy pod uwagę możliwości obniżenia kosztów inwestycji i remontów. Przyjęliśmy założenie, że planowane do wykonania zadania będą utrzymane i nie będziemy rezygnowali z najważniejszych dla funkcjonowania agencji. Dotyczą one w szczególności zadań związanych z wyposażeniem polskiej przestrzeni powietrznej w infrastrukturę.

Oprócz tego rozpoczęliśmy na początku tego roku działania związane z weryfikacją planu innych kosztów działalności operacyjnej pod kątem ich optymalizacji. Działania te odniosły już taki skutek, że obecnie mamy już gotową korektę planu na rok 2009. Zgodnie z poleceniem Ministra Infrastruktury plan Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej został skorygowany odpowiednio do przewidywanego spadku ruchu lotniczego. Przypomnę państwu, że plany na rok 2009 agencji zakładały, i miało to oparcie w poprzednich prognozach ruchu lotniczego dla tego regionu Europy, że ruch ten w roku 2009 średnio wzrośnie o około 10%. W podobny sposób planowaliśmy również wzrost kosztów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, aby wykonać cele stawiane przez Unię Europejską, chociażby związane z poprawą efektywności kosztowej o 3% rocznie. Życie weryfikuje nasze prognozy. Biorąc pod uwagę fakt, że spodziewamy się jednak spadku ruchu lotniczego o kilka procent w stosunku do roku 2008, a więc o kilkanaście procent w stosunku do planu, który mieliśmy na rok 2008, nasza korekta planu zakłada obniżenie kosztów o 8,5%. Taka jest prognoza na rok 2009.

Jeśli natomiast chodzi o plany inwestycyjne, to z planowanej na ten cel kwoty 168 mln zł, po optymalizacji doprowadziliśmy plan do poziomu 126 mln zł, a więc o 42,6 mln zł czyli o jedną czwartą, mniej od pierwotnych zamierzeń. Odpowiedniej zmianie ulegnie procentowy udział inwestycji w realizacji poszczególnych celów strategicznych Agencji wynikających z planu 5-letniego. Zgodnie ze skorygowanym planem 67% inwestycji będzie dedykowanych utrzymaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego, 11% zapewnieniu wysoko kwalifikowanej kadry pracowniczej i 21% zapewnieniu wysokiego poziomu jakości usług.

Konsekwencją tych zmian będzie korekta wyniku finansowego agencji. Analizy są prowadzone na bieżąco. Kierownictwo agencji na cotygodniowych spotkaniach dokonuje analizy zarówno poziomu ruchu lotniczego w podziale na przyloty, odloty i przeloty, jak również ruch krajowy. Również co tydzień analizujemy stan finansów i uzyskiwane wyniki finansowe agencji. Niezależnie od tego, że weryfikujemy plany dotyczące kosztów i inwestycji, podjęliśmy działania ograniczające bieżące koszty operacyjne. Odniosło to już taki skutek, że w stosunku do planowanych kosztów w tym okresie na około 113 mln zł, wykonanie kosztów ogółem w miesiącach styczeń i luty mamy na poziomie 82 mln zł.

Jak kształtują się przychody prognozowane na rok 2009, a także koszty i wynik finansowy już po weryfikacji, której dokonaliśmy? Zakładamy, że cały rok 2009 skończy się wynikiem minus 32 mln zł; przychody osiągną pułap ponad 570 mln zł, a koszty ogółem prawie 603 mln zł. Warto dodać, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej posiada umowy z bankami zakładające dostęp do kredytów w rachunku bieżącym na poziomie 50 mln zł. W związku z tym prognozowany wynik finansowy, przy założeniu zrealizo-

wania wszystkich inwestycji na poziomie 126 mln zł, łącznie z finansowaniem agencji z kredytu krótkoterminowego, zapewni płynność finansową PAŻP w roku 2009.

Jeśli chodzi o prognozę stanu środków pieniężnych w roku 2009, to w poszczególnych kwartałach przedstawia się następująco: I kwartał prawie 93 mln zł, II – 83 mln zł, III – 52,5 mln zł i IV kwartał – minus 18,11 mln zł.

Podsumowując: na bieżąco agencja realizuje działania w celu dostosowania się do zmieniającej sytuacji na rynku usług nawigacji lotniczej. Najważniejsze z nich, to stały monitoring przychodów. W cyklu tygodniowym analizujemy informacje o ruchu lotniczym, który obecnie jest bardzo zmienny. Są tygodnie, w których ilość operacji rośnie, ale tydzień później znowu spada. Mamy zatem do czynienia z dużą niestabilnością na rynku usług lotniczych.

Podjęliśmy też działania krótkoterminowe w celu dostosowania ponoszonych kosztów do wysokości osiągniętych przychodów, wprowadziliśmy także mechanizmy bieżącej kontroli wpływu środków. Dotyczy to w szczególności zaległości płatniczych i szybkiego reagowania agencji na problemy z uzyskaniem finansowania od naszych użytkowników. Staramy się również na bieżąco zarządzać finansami. Ponieważ mamy dużą ilość gotówki, nie jest to dzisiaj dla nas duży problem. Podjęliśmy już jednak działania zmierzające do tego, żeby potwierdzić wielkość kredytów krótkoterminowych, które mamy zagwarantowane w umowach z bankami. Jeżeli wystąpi taka konieczność, będą podejmowane decyzje o wstrzymaniu wydatków. W tej chwili skupiamy się raczej na ograniczeniu wydatków tak, aby dostosować poziom kosztów funkcjonowania agencji do poziomu przychodów.

Obecna sytuacja na rynku lotniczym ulegać będzie zmianie. Prognoza ruchu lotniczego na lata 2009-2012 przedstawia się w sposób następujący. Można mówić o pewnym pozytywnym elemencie. Według aktualnych informacji z EUROCONTROL, w tej części Europy nastąpi już w tym roku, co prawda jeszcze nieznaczny, ale wzrost ruchu lotniczego w stosunku do roku 2008. To oczywiście stawia przed naszą agencją wyzwanie związane z ograniczeniem kosztów, które planowaliśmy zakładając, że ruch lotniczy będzie o 10% większy. Natomiast w przypadku Polski istnieje duża szansa, iż rok 2009 zakończymy wzrostem ruchu lotniczego w postaci pojedynczych procentów – 1%, może 1,8%.

Jeśli chodzi o prognozy w zakresie service units, tu już jest trochę gorzej. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej nie tylko analizuje liczbę operacji lotniczych, ale także rodzaj, a szczególnie ciężar samolotów. Pomimo tego, że prawdopodobnie będziemy obsługiwać podobną liczbę operacji w roku 2009, to jednak będą to operacje lotnicze dokonywane mniejszymi samolotami, co oczywiście będzie powodowało mniejsze przychody agencji. Prognoza na lata 2010-2012 pokazuje lekki, ale stały wzrost ruchu lotniczego.

To byłby już koniec mojej prezentacji. Jeśli ze strony państwa są jakieś pytania, czy istnieje jakaś potrzeba uszczegółowienia, to jest ze mną zespół pracowników agencji odpowiedzialny również za sprawy finansowe. Jesteśmy w stanie odpowiedzieć na wszelkie państwa pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie ministrze. Kto teraz zabierze głos?

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

To kwestia koncepcji, panie przewodniczący. Czy o sytuacji finansowej, która jest dość oddzielnym punktem dzisiejszej prezentacji, można dyskutować nie wchodząc w obszar spraw związanych z bezpieczeństwem ruchu lotniczego? Może być to jednak trudne. Myślę w ten sposób; jeśli są pytania z obszaru finansowego, to byłbym skłonny teraz do dyskusji na ten temat.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, proszę bardzo. Rozpoczynamy dyskusję, łącznie z zadawaniem pytań o sytuacji finansowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Kto z pań lub panów posłów chciałby zabrać głos? Rozumiem, że nie ma pytań.

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący, może bym poprosił pana radcę Andrzeja Korzeniowskiego o prezentację spraw związanych z bezpieczeństwem obsługi ruchu lotniczego. Po tej wypowiedzi będziemy rozmawiali łącznie o obydwu punktach porządku dziennego posiedzenia Komisji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Może pan dokonać prezentacji na siedząco.

Radca ministra infrastruktury Andrzej Korzeniowski:

Z pozycji Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury pozwoliliśmy sobie państwu zająć czas prezentacją dość istotnego systemu wspomaganie lądowania, o którym ostatnio donosiły media. Dlatego uważaliśmy za stosowne zaproponować państwu przekazanie informacji o tym przyrządowym systemie wspomaganie lądowania, w skrócie ILS – Instrument Landing System. W prezentacji nie będę wnikał zbyt głęboko w szczegóły, aczkolwiek są one zasygnalizowane. Chodzi o to, abyśmy mieli wspólny punkt widzenia. Chciałbym też, na ile będę potrafił, uporać się z pewnymi niejednoznacznościami, które w tak hermetycznej dziedzinie, jak współczesne lotnictwo, gdzie stosowana jest technika z najwyższej półki, mogą budzić pewne nieporozumienia. Myślę, że problemy z nimi związane wnikają głównie z nieporozumień natury terminologicznej. Zajmę państwu swoją prezentacją około ośmiu minut. Zapraszam do tej przygody.

ILS jest, jak powiedziałem, systemem wspomaganie lądowania przy pomocy różnych przyrządów. Ma za zadanie prowadzić statek powietrzny zgodnie z nakazanym kursem lądowania po ścieżce podejścia. Obecnie jest to jedyny precyzyjny system podejścia do lądowania stosowany w Polsce. W kraju funkcjonuje 10 cywilnych ILS-ów. Są one stosowane zwykle przy ograniczonej widzialności i niskiej podstawie chmur. To są dwa zasadnicze czynniki, które bierzemy pod uwagę. Samoloty komunikacyjne, żeby dmuchać na zimne, latają przy każdej pogodzie wg systemu ILS.

Popularność ILS jest wynikiem kompromisu pomiędzy ekonomią i bezpieczeństwem; jest to system relatywnie tani i bezpieczny, lecz coraz częściej niewystarczający do sprośnienia zaostającym się wymogom technicznym w zagęszczonym ruchu lotniczym i zwiększającymi się zakłóceniami radiowymi. Innym, bardziej nowoczesnym systemem, jest MSL – mikrofalowy system lądowania. Niestety, jest to system drogi, dlatego stosowany w USA i w nielicznych krajach świata. W Europie nie przyjął się powszechnie.

Wróć do ILS. System ten składa się z urządzeń technicznych i procedur. Proszę nie zapominać, że bez odpowiednich procedur cały system by nie mógł funkcjonować. Procedury obowiązują każdego uczestnika zdarzeń komunikacyjnych na lotnisku, a więc pilota, służby naziemne związane z obsługą portu lotniczego, a także służby ruchu lotniczego. Służby te mają określone zadania, określone ustawą i rozporządzeniem. System ILS współpracuje z wieloma instalacjami na lotniskach, takimi jak światła podejścia, oznakowanie pasa i jego oświetlenie oraz laserowy miernik widzialności. Jest na ogół używany w sytuacjach ekstremalnych, które jednak dosyć często zdarzają się na lotniskach.

Jak wszędzie w lotnictwie, musimy doprowadzić do kompromisu między niezbywalnym prawem i obowiązkiem państwa zapewnienia bezpieczeństwa a elementem ekonomicznym. System ILS jest takim kompromisem, chociaż nie zawsze można z niego skorzystać. Po prostu pilot musi zobaczyć gdzie ma lądować a potem kołować. Takiego systemu jeszcze długo w Polsce nie będzie. W Warszawie jest tylko jedno lotnisko, a na nim tylko jeden pas, który jest dostosowany do jednego urządzenia bazowego ILS. Jeśli parametry techniczne anten, nadajników, systemu antenowego i otoczenia spełniają określone warunki, a także spełnione i wdrożone są procedury po stronie wszystkich służb zaangażowanych w ruch na lotnisku, można wykorzystać urządzenie do sprowadzenia samolotu w systemie wspomaganie kategorii II. Co to oznacza? Oznacza wyłanianie się samolotu na wysokości 30 metrów, przy długości samolotu 40 metrów i kąta jego pochylenia. Praktycznie jesteśmy na wysokości dziesiątego piętra lecąc z prędkością 250 km/h. W tych okolicznościach pilot musi посадzić bezpiecznie samolot na pasieczku betonowego pasa.

Nic nie odbywa się bez kontroli. System wspomaganie lądowania ILS musi także być dobrze dozorowany i nadzorowany. Dlaczego mówi się, że kontrolne oblatywanie statków powietrznych robi papuga? Wynika to z koloru, na jaki pomalowany jest taki samolot. Obloty robi się na zlecenie Urzędu Lotnictwa Cywilnego w ramach rutynowych kontroli, ale także doraźnie. Również Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, jeśli ma po temu powody, może dokonać takich kontroli.

U nas zdarzają się kłopoty nie z przepisami, ale ze standardami proceduralnymi. Niekiedy wartości odchyłek prądowych mierzonych w mikroampery, znajdują się na krawędzi tolerancji. Wtedy pojawia się problem, co robić? Czy sporządzać i wysłać od razu na cały świat notatkę dla lotników, żeby firmy przewozowe nie liczyły, iż w warunkach pogodowych powyżej 60 metrów, ale wyżej niż 30 metrów i widzialności na pasie powyżej 550 metrów, nie będzie wykonywanych operacji lotniczych. To wiąże się ze spóźnieniami lotów i określonymi kosztami przewoźników i portów.

Systemy wspomaganie lądowania stają się coraz bardziej nowoczesne. Zaprosiliśmy na posiedzenie Komisji pilota z Polskich Linii Lotniczych LOT, który lata najnowocześniejszym sprzętem i może państwu powiedzieć, jakie są jego odczucia z korzystania z systemu ILS. Z systemem tym współdziała dziesiątki, jeśli nie setki instalacji i urządzeń. Co pół godziny pilot otrzymuje bieżącą informację o pogodzie i warunkach do lądowania na lotnisku. Dzięki temu pilot nie jest sam; jest doskonale poinformowany o pogodzie. Jeśli jest jakiegokolwiek ograniczenie pogodowe do bezpiecznego lądowania, lotnik o tym wie. Poza tym przed startem otrzymuje prognozę pogody, która jest bardzo aktualna na całym świecie. Jeśli system ILS nawala, wszystko się robi na czerwono; to znak, że system nie działa. To nie jest tak, że lotnik leci w ciemno; posiada on wielokrotne zabezpieczenie przed jakąkolwiek niebezpieczną przesłanką do incydentu lotniczego.

Dziękuję państwu. Jeśli będą jakieś pytania, proszę pytać ekspertów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

Za chwilę poproszę pana prezesa Grzegorza Kruszyńskiego o przedstawienie wstępnego raportu organizacji EUROCONTROL, jak oceniany jest stan bezpieczeństwa na polskich lotniskach. Nie jest to raport przygotowany przez Polaków, ale przez wyspecjalizowaną organizację międzynarodową.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, proszę pana prezesa o krótką informację na ten temat.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Grzegorz Kruszyński:

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Tytułem wstępu chciałbym przypomnieć, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, jako podmiot świadczący usługi żeglugi powietrznej, jest podmiotem certyfikowanym zgodnie z wymaganiami europejskimi. Certyfikat jest wydany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, a Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest pod stałym i ciągłym nadzorem Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Nadzór polega na okresowych planowanych i doraźnych inspekcjach, jak również na stałej obserwacji wszelkiego typu zdarzeń raportowanych przez PAŻP zgodnie z obowiązującymi przepisami – Prawem lotniczym i rozporządzeniem w sprawie wypadków i zdarzeń lotniczych.

Po przyłączeniu się Polski do Konwencji EUROCONTROL, organizacja pod taką samą nazwą na zlecenie Komisji Europejskiej, przeprowadza rokrocznie przegląd wszystkich służb zarządzania przestrzeni powietrznej i ruchem lotniczym w Europie. Elementem tego przeglądu jest stan bezpieczeństwa. W raportach publikowanych co roku Polska odnotowywana jest od roku 2006. W roku tym Polska jako kraj i Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, otrzymaliśmy noty niesatysfakcjonujące pod względem bezpieczeństwa, zarówno od strony legislacyjnej, jak i praktycznej. Ale już w roku 2007, a przypomina, że był to pierwszy rok samodzielnego funkcjonowania PAŻP, oceny te zmieniły się diametralnie. Zarówno w kategorii legislacyjnej jak i praktycznej zostaliśmy uznani za kraj satysfakcjonujący europejskie wymagania bezpieczeństwa. Raport

za rok 2008 jest dopiero w przygotowaniu i zostanie opublikowany w ciągu najbliższych dni lub tygodni. Znamy jednak część treści projektu tego raportu. Wiemy już, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej została w nim określona, jako organizacja, która w sposób zadowalający osiągnęła cele bezpieczeństwa w roku 2008.

Celowo podkreśliłem te dwa elementy; stały nadzór ze strony Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a także taki nadzór na zlecenie Komisji Europejskiej poprzez organizację międzynarodową EUROCONTROL.

Chciałbym odnieść się jeszcze do informacji medialnych. Mam na myśli publikowane listy otwarte oraz doniesienia zgłoszone chociażby do Komisji Infrastruktury i innych organów rządowych, dotyczące tak zwanego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego w Polsce ze strony Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Chcę wyraźnie powiedzieć, że organizacjami kompetentnymi do stwierdzenia takiego zagrożenia jest właśnie Urząd Lotnictwa Cywilnego lub Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych. Komisja ta stale monitoruje stan bezpieczeństwa, ponieważ do niej wpływa stale strumień informacji o wszelkiego typu zdarzeniach lotniczych. Dzieje się tak nawet wtedy, kiedy wypadki takie nie stanowią bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa, a jedynie mogą być związane z ujawnieniem się pewnych zagrożeń.

System raportowania obowiązuje zarówno taką instytucję jak Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, jak i każdego licencjonowanego członka personelu lotniczego czyli pilotów, kontrolerów ruchu lotniczego, licencjonowanych mechaników. Wszystkie te osoby prawne i fizyczne zobowiązane są Prawem lotniczym do raportowania w odpowiedni sposób, w odpowiedniej procedurze i do odpowiednich organów, wszelkich zagrożeń bezpieczeństwa lotniczego. W systemie raportowania nie znaleźliśmy, a obserwujemy bez przerwy i nieustannie strumień raportów, nie stwierdziliśmy żadnych, które by sugerowały lub w jakikolwiek sposób uzasadniały twierdzenie, jakoby zaistniało jakieś katastrofalne zagrożenie polskiej przestrzeni powietrznej. Chcę wyraźnie zdementować pojawiające się informacje medialne.

Jednocześnie chcę wyrazić wątpliwość co do intencji publikowania takich informacji. One w tym momencie w żaden sposób nie pomagają utrzymaniu stanu bezpieczeństwa lotniczego, bo na to przewidziane są procedury określone Prawem lotniczym, ale wręcz przeciwnie. Wszyscy fachowcy, którzy wiedzą jak buduje się bezpieczeństwo w lotnictwie, mogą powiedzieć, że takie działania wręcz to bezpieczeństwo nadwyręża. I to będzie obiektem bardzo ważnych analiz i działań Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący, żeby dopełnić temat bezpieczeństwa latania w Polsce, poprosiłbym o zabranie głosu pana kapitana Jacka Dankowskiego, czynnego pilota. Pan Dankowski powiedziałby, jak się startuje i ląduje na polskich lotniskach.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, panie kapitanie.

Pilot PLL LOT SA, kpt. Jacek Dankowski:

Szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie, panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Jestem kapitanem-instruktorem, aktualnie latam samolotami najmniejszymi, jakie mamy w naszej formie. Są to samoloty typu MBR 145. Na początek powiem o czymś, co może zabrzmieć jak slogan, ale to nie jest żaden slogan. Naczelną zasadą naszej firmy, spółki PLL LOT, tak techników jak i pilotów, jest bezpieczeństwo pasażerów. I tą zasadą kierujemy się od początku do końca.

Zadaniem techniki jest oczywiście zadbanie o to, aby sprzęt którym latamy i całe wyposażenie samolotów, było w pełni sprawne w każdej sekundzie lotu. Z kolei zadaniem pilotów jest dowieszenie państwa do celu korzystając z naszego bardzo dobrego wyposażenia technicznego, które czasami jest lepszej jakości niż byłoby to wymagane i wynikało z potrzeb dokonywania operacji lotniczych na polskich lotniskach.

Polska może nie jest liderem pod względem wyposażenia technicznego lotnisk i samolotów. Jest to związane z kilkoma czynnikami. Proszę mnie źle nie zrozumieć. Jakość tych urządzeń, które funkcjonują, spełnia wszystkie wymogi, do których zostały stworzone. Można podsumować, że wyposażenie działa w sposób co najmniej poprawny. Oczywiście, jak wszędzie tak i u nas zdarzają się jakieś problemy, które są monitorowane, a my jesteśmy o tym informowani.

Aby dokończyć myśl, rozwinę nieco temat. Jak państwo słyszeliście już od moich szanownych przedmówców, w Polsce tylko na lotnisku w Warszawie mamy funkcjonujący system podejścia kategorii II, czyli najniższej, która występuje w Polsce. Na świecie na lotniskach, na których ruch lotniczy jest większy, montowane są urządzenia pozwalające lądować przy pogodzie dużo gorszej niż zdarza się w Polsce. To znaczy, że taka pogoda także w Polsce się zdarza, ale na polskich lotniskach nie ma zainstalowanych takich urządzeń. To oczywiście jest podyktowane, o tym mówili już moi przedmówcy, ekonomią i liczbą operacji lotniczych. Trudno porównać port lotniczy w Warszawie czy w Krakowie z lotniskiem w Londynie, Paryżu czy we Frankfurcie. Urządzenia zainstalowane w tamtych portach lotniczych pozwalają na loty przy dużo gorszej pogodzie. Ale z pewnością urządzenia, które mamy na wyposażeniu polskich lotnisk, są wystarczające dla zapewnienia bezpieczeństwa przy istniejącej liczbie operacji lotniczych.

Ta sytuacja uległa diametralnej poprawie na przestrzeni ostatnich kilku lat. Pamiętam jak jeszcze kilka lat temu system ILS, o którym dzisiaj była mowa, był rzadkością, zainstalowano go jedynie w Warszawie, Poznaniu i Krakowie. A na pozostałych lotniskach trzeba było radzić sobie przy starcie i lądowaniu przy pomocy innych urządzeń.

Teraz jeszcze jedna bardzo istotna informacja. Bardzo się cieszymy, że mamy obecnie takie wyposażenie, jakie mamy, a więc przede wszystkim system ILS, który precyzyjnie pozwala nam lądować. Aczkolwiek też zawsze jako piloci kierujemy się zasadą ograniczonego zaufania. Poza wskazaniem otrzymywanymi z tego systemu, mamy też inne instrumenty techniczne i inne możliwości, aby skontrolować czy system ILS w czasie podejścia do lądowania i zbliżania się do ziemi, a jest to zawsze moment najbardziej krytyczny, działa prawidłowo. Musimy być zawsze bardzo czujni.

Dlatego też zabezpieczamy się na przykład poprzez kontrolowanie wysokości i odpowiedniej odległości od pasa, na którym lądujemy. Jeśli te parametry nam się zgadzają i mamy potwierdzenie, że znajdujemy się na prawidłowej wysokości, wtedy kontynuujemy zniżanie samolotu. Oczywiście nasze wyposażenie samolotu pozwala na to, aby w przypadku gdy dojdzie do jakiejś usterki czy jakiegoś zaburzeń, otrzymać informację o takim zdarzeniu. Zgodnie z zasadą, że najważniejsze jest bezpieczeństwo, żaden lotnik nie odważy się kontynuować podejścia do lądowania samolotu jeśli otrzyma informację, że wskazania mogą być fałszywe lub błędne. W takiej sytuacji zawsze wykonuje się procedurę odejścia na drugi krąg i powtarza się podejście do lądowania. Jeśli wskazania są prawidłowe, to lądujemy. Jeśli jednak jest jakikolwiek problem, odlatujemy na lotnisko zapasowe, które zawsze musi być w naszym zasięgu.

I na tym chciałbym zakończyć swoją wypowiedź. Jeśli państwo macie jeszcze jakieś pytania, jestem gotowy do udzielenia odpowiedzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

Myślę, że jest już czas na dyskusję. Mamy za sobą cztery wystąpienia strony rządowej i jesteśmy gotowi odpowiedzieć na pytania.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze raz pytam czy ze strony pań i panów posłów są jakieś pytania w poruszonych sprawach? Pan poseł Michał Wojtkiewicz? Bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni goście. Dobrze, że odbywa się dzisiejsza debata. Już rok temu zgłaszałem potrzebę odbycia takiego spotkania na temat bezpieczeństwa lotniczego. Dlaczego? Rok temu, nie pamiętam dokładniej

daty, uczestniczyłem w takim oto zdarzeniu; samolot, którym leciałem do Katowic, pięciokrotnie podchodził do lądowania. Chciałbym wobec tego zapytać, ile razy pilot może prowadzić samolot do lądowania? Czy przewidziane jest pięciokrotne podchodzenie do lądowania? Czy dla bezpieczeństwa pasażerów i ich stanu psychicznego taka procedura jest dopuszczalna? Przyznaję, że już przy czwartym podejściu samolotu do lądowania zacząłem odmawiać zdrowaśki.

W wypowiedziach przedstawicieli strony rządowej zabrakło mi informacji na temat stanu technicznego polskich statków powietrznych? Doszły do mnie opinie, że z tym stanem nie jest podobno najlepiej. Byłoby dobrze, byśmy mieli raport na ten temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę pana ministra o wypowiedź.

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

Pozwoli pan przewodniczący, że o odpowiedź na dwa kluczowe, ale bardzo techniczne pytania, poproszę pana kapitana Jacka Dankowskiego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, panie kapitanie.

Pilot PLL LOT SA, kpt. Jacek Dankowski:

Może zacząć odpowiedź od końca. Mogę państwa zapewnić, że nigdy lot się nie rozpocznie, jeśli samolot jest niesprawny. Dla nas licencja jest zbyt cenną rzeczą, aby się narażać na jej utratę. Rozumiem, że drugie pytanie dotyczyło procedury lądowania; ile można dokonać podejść? Nasza instrukcja operacyjna nie ogranicza nam tej możliwości. Wszystko zależy od sytuacji. Jeśli podejście do lądowania będzie mogło być wykonane zgodnie z przepisami i pogoda na to pozwala, możemy tych podejść wykonać wiele. O tym zawsze decyduje kapitan samolotu, on też podejmuje ostateczną decyzję.

Zdaję sobie sprawę z tego, że pięć czy nawet cztery podejścia samolotu do lądowania w czasie jednego lotu mogą z pewnością być stresujące dla pasażerów. Ale zapewniam państwa, że nikt pochopnie nie wykonuje tego rodzaju manewrów. Trudno mi ocenić ten konkretny przypadek podany przez pana posła, sądzę jednak, że musiało być jakieś uzasadnienie dla decyzji podejmowanej przez pilota tego samolotu. Musicie też państwo pamiętać, że w naszym klimacie pogoda potrafi być bardzo zmienna, w krótkim czasie warunki lądowania mogą ulec diametralnej zmianie. Zwłaszcza w okresie jesienno-zimowym i wczesnej wiosny pogoda u nas bywa bardzo często zmienna. Podejrzewam, że to była przyczyna tych kilku podejść do lądowania. Nie była to raczej żadna przyczyna techniczna. Myślę, że takie wyjaśnienie powinno państwa zadowolić.

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący. Co by nie powiedzieć o naszym narodowym przewoźniku PLL LOT, jest to linia lotnicza mająca wśród pilotów najwięcej na świecie mistrzów sportowych w lataniu rajdowym i precyzyjnym. Żadna inna linia lotnicza na świecie nie może się poszczycić tyloma pilotami tak wysokiej klasy, jak PLL LOT. Możemy różnie mówić o sytuacji finansowej tej firmy, o różnych innych perturbacjach, natomiast czynnik ludzki mamy w LOT na najwyższym światowym poziomie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są dalsze zgłoszenia do dyskusji ze strony pań i panów posłów? Nie słyszę. Czy ktoś z zaproszonych gości chciałby zabrać głos?

Przewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Andrzej Fenrych:

Tak, czekamy na możliwość wypowiedzenia się na posiedzeniu Komisji. Jestem jednym z zaproszonych. Wrogowie powiedzą, że prowadyr.

Szanowni państwo. Z uwagą wysłuchałem prezentacji i z przykrością muszę stwierdzić, że są one manipulowane. Dla kogoś, kto nie zna tematu wszystko jest wiarygodne i proste. Natomiast dla ludzi z branży wiele rzeczy jest oczywistych i dlatego od razu potrafimy zauważyć manipulacje, co podkreślam.

Odnosząc się do gorzkich słów wypowiedzianych przez pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o tym, że wszystko jest pod kontrolą i nie napływały żadne sygnały w sprawach bezpieczeństwa lotów. Wystarczy prześledzić wczorajsze doniesienia agencji Associated Press, które po wczorajszej konferencji bezpieczeństwa ruchu lotniczego w Nikozji przekazał szef organizacji EUROCONTROL, przywoływanej dzisiaj wielokrotnie. Statystyki są takie, że zgłaszanych jest tylko 20% zdarzeń. Dlaczego tak się dzieje? Dlatego że piloci i kontrolerzy się boją, bo są zastraszeni przez swoich pracodawców. To jest zresztą tylko jeden z elementów.

Również próby zastraszenia występowały w komunikatach Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, padały one pod moim adresem. Takie wiadomości pojawiały się także w mediach.

Kolejna sprawa, o której warto powiedzieć, i które to stwierdzenie padło także dzisiaj na sali podczas prezentacji o systemie ILS, że lotnik się uratuje. To nie chodzi o to, żeby lotnik się uratował. Problemem w sytuacji, w której poszło doniesienie do Prokuratury Rejonowej na Ochocie, w której toczy się dochodzenie, jest brak informacji o degradacji urządzenia. Jeśli pan kapitan Jacek Dankowski nie będzie miał przed sobą informacji o tym, że system ILS II kategorii nie pracuje, a procedura kategorii II zostanie wprowadzona na Okęciu, będzie miał kłopot.

Zanim będę kontynuował swoją wypowiedź, chciałem poprosić pana przewodniczącego o udzielenie głosu również naszemu ekspertowi. Jest nim pan Dominik Punda, pilot liniowy, prawnik oraz ekspert Prawa lotniczego. Chciałbym, aby nasz ekspert odniósł się do przekłamań, które padały w dzisiejszej prezentacji. A później jeszcze poproszę pana przewodniczącego o głos.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Ekspert ZZKRL Dominik Punda:

Dzień dobry państwu. Tak jak zostało powiedziane, generalnie w lotnictwie liczy się informacja. W pewnym momencie tej informacji zabrakło. Zarówno piloci, jak i służby operacyjne danych firm, nie wiedząc, że lotnisko Okęcie jest pozbawione systemu wspomaganego lądowania II kategorii, mogli na nią liczyć. Jak wiemy, samo położenie lotniska Okęcie i Warszawy warunkuje to, że dla większości lotnisk w Polsce jest to lotnisko zapasowe. Tak to wygląda. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący ZZKRL Andrzej Fenrych:

Była dzisiaj przywoływana w prezentacji systemu ILS sprawa standaryzacji. Jak by nie patrzeć, w dniach 23 i 24 grudnia ubiegłego roku, kiedy dokonywane było obloty, zespół ludzi doświadczonych, uprawnionych, wyposażonych w samolot ze sprzętem, uznał, że ILS na pasie 3/3 na Okęciu nie mieści się w tolerancji sygnału dla kategorii II. W związku z tym został przygotowany raport i należało przygotować stosowną notatkę.

Tak się złożyło, że sprawa raportu zbiegła się z Bożym Narodzeniem. I to jest prawda. W dniu 24 grudnia rano raport trafił na biurko szefa nawigacji w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Potem była Wigilia, opłatek i święta, następnie sobota i niedziela. Już w poniedziałek o godz. 13.27 po pięciu dniach od zdarzenia, został wysłany sygnał w świat. To jest skandal, proszę państwa. To jest skandal. My spełniliśmy swój obowiązek i pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego powinien nam być wdzięczny za to, że tego typu sprawa została zgłoszona.

A wiarygodność Urzędu Lotnictwa Cywilnego? Z całym szacunkiem, szanowni państwo, ale jak mamy w was wierzyć, kiedy raport z kontroli przeprowadzonej w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na podstawie sygnałów przygotowanych przez związki zawodowe, został opatrzony klauzulą „zastrzeżone”. Stąd pytanie, jak bardzo mogą być zastrzeżone informacje dotyczące na przykład realizacji planu finansowego? To przecież są zupełnie podstawowe elementy wiedzy na temat funkcjonowania państwowej firmy. Dlatego klauzula „zastrzeżone” powinna być zdjęta z całego raportu. Wszyscy powinniśmy mieć wgląd w te informacje. Wszyscy powinniśmy dostać szansę zapoznania się z tym jak funkcjonuje Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, co jest w niej dobrego, a co złego i co trzeba naprawić, a za co należą się brawa.

W tym miejscu apeluję do Wysokiej Komisji i szanownych państwa posłanek oraz panów posłów, abyście teraz zwrócili się do ministra czy prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zdjęcie wspomnianej klauzuli. Bo w pismach obydwóch z nich znalazła się informacja o zastrzeżeniu. Bardzo proszę, aby ktoś z państwa do tego się ustosunkował.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z zaproszonych gości chciałby jeszcze zabrać głos? Prace w Komisji i dyskusja na jej posiedzeniach polega między innymi na tym, że każdy może zabrać głos. Ta dyskusja nie jest powtarzalna. Dlatego prosiłbym o kolejne pytania. Mamy dzisiaj następne posiedzenie Komisji o godzinie 17.00 i powinniśmy wcześniej zakończyć tę debatę odpowiedziami. Udzielił ich przedstawiciele rządu czy też Komisji. Jeżeli zatem ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos, to proszę bardzo. Umożliwiamy to. Czy to jedno pytanie chcieliście państwo zadać, czy może są inne pytania? Nie widzę zgłoszeń. W takim razie zamykam dyskusję i proszę o odpowiedź na zadane pytanie.

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

Rzeczywiście, jest to sprawa do zbadania przez odpowiednie służby. Nie można za sądy i prokuraturę wyrokować przed czasem. Cieszę się, że na posiedzeniu Komisji jest obecny pan przewodniczący Andrzej Fenrych. My za mało ze sobą rozmawiamy. Bo ja też mam jedną niejasną kwestię. Powiedział pan o takiej sytuacji, że powziął pan informacje o tym, że miała miejsce niesprawność systemu ILS w dniach 23 i 24 grudnia. Mam dwie opcje; albo powziął pan tę informację dnia 23 albo 24 grudnia i pan tego nie ujawnił, albo powziął pan tę informację później od kogoś, kto o tym wiedział. Mamy rzeczywiście do czynienia z sytuacją ewidentnie taką, jaką powinny już się zająć stosowne służby.

Bo w myśl obowiązujących przepisów, ktoś kto ma informację o tym, że któreś kryterium odpowiadające za bezpieczeństwo latania zostało złamane, ewidentnie na 100% złamał prawo. Tu już nawet nie potrzeba prokuratora, wystarczy przepis obowiązującej ustawy – Prawo lotnicze i stosowne rozporządzenie.

W związku z tym rad bym usłyszeć pańskich wyjaśnień jak to się stało, że ta informacja pojawiła się dopiero po dwóch miesiącach? Jak to jest możliwe, że ktoś kto miał tę wiedzę, naraził na niebezpieczeństwo tyle lotów? Jak to jest możliwe?

Przewodniczący ZZKRL Andrzej Fenrych:

Panie ministrze.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo. Na tej sali jest tylko jeden przewodniczący prowadzący posiedzenie. Dlatego proszę samemu sobie głosu nie udzielać. Czy pan minister już skończył wypowiedź?

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo; kto chciałby zabrać głos?

Przewodniczący ZZKRL Andrzej Fenrych:

Jeśli można odpowiem na pytanie zadane przez pana ministra.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Przewodniczący ZZKRL Andrzej Fenrych:

Po pierwsze – miał miejsce wariant drugi. O sprawie dowiedziałem się w tym roku. Mamy jasność. Od kogo – o tym powiem przed sądem lub w prokuraturze. Pańskie podejście do problemu, sposób przedstawienia problemu i zadawania pytania jest bezpośrednio związane z tym, o czym mówiłem przedtem jak się traktuje ludzi, którzy składają doniesienia o nieprawidłowościach w ruchu lotniczym.

Ja to odbieram jako próbę nacisku i zastraszenia. Bardzo chętnie powiem o tym w prokuraturze i w sądzie; nie ma sprawy, nie ma problemu. A dlaczego tak późno? Bo składając fałszywe oskarżenie narażam się na karne zarzuty; o tym wszyscy wiemy.

Aby złożyć doniesienie do prokuratury trzeba mieć poparcie w dokumentach. A ludzie boją się mówić o takich sprawach, sam pan to rozumie. Stąd się wzięło to opóźnienie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo. Sposób prowadzenia dyskusji wykracza poza kompetencje Komisji. My nie spełniamy roli sądu, ani nie jesteśmy instancją właściwą do tego, ażeby o coś oskarżać. Nie możemy tego uczynić również na podstawie dokumentów, które zostały nam przekazane wczoraj do skrytek. Nie wszyscy posłowie zapoznali się z tymi dokumentami, które nam państwo przekazali. Lepiej byłoby, gdyby dokumenty te trafiły bezpośrednio do sekretariatu Komisji i gdybyśmy je mieli z pewnym wyprzedzeniem. Wtedy moglibyśmy się lepiej zapoznać.

A propos tego mam prośbę do pana prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, jak również do pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Proszę, aby do Komisji trafiły dokumenty, o których panowie mówiliście, a także pełna dzisiejsza prezentacja. Łatwiej się nam pracuje, jeżeli wcześniej, przed posiedzeniem Komisji, jesteśmy w stanie zapoznać się z materiałami i mieć je przed sobą. I dobrze wiedzieć, o czym dyskutujemy.

Dlatego nie chciałbym, aby dyskusja była prowadzona w taki sposób, aby mówić o tym co należy do prokuratora, do sądu i do adwokata. Bo to nie jest temat naszego posiedzenia Komisji. Tematem dzisiejszego posiedzenia jest informacja o sytuacji ekonomiczno-finansowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jak również zapewnienia płynnej i bezpiecznej obsługi ruchu lotniczego nad Polską. Prosiłbym, aby do tego się odnosić.

Przeglądałem dokumenty dostarczone nam przez związki zawodowe i wiem, jakie macie państwo uwagi do sposobu zarządzania Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. Myślę, że w tym aspekcie akurat Komisja jest władna, aby takie informacje wysłuchać i z takimi pracami się zapoznać. Natomiast, jeśli chodzi o sposób i czas przekazywania tych dokumentów do prokuratury, niestety, tego tutaj nie rozstrzygniemy. Brniemy jak gdyby w ślepy zaułek i na pewno nie jesteśmy w stanie rozstrzygać akurat tej kwestii.

Mam prośbę do pana ministra. Jest jeszcze jedno zgłoszenie do dyskusji. Po nim odдам głos panu ministrowi. Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Prawnik ZZKRL Piotr Wujec:

Nazywam się Piotr Wujec i jestem prawnikiem Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego. Szanowne panie, szanowni panowie. Chciałbym się odnieść do obydwu przedmiotów dyskusji.

Pierwszy przedmiot dyskusji to plany finansowe. Chciałbym przypomnieć fakt powszechnie znany w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, że plan roczny na rok 2009 prezesa tej Agencji został negatywnie zaopiniowany przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Pomimo to plan ten został wprowadzony w dniu 28 grudnia 2008 roku. W planie tym kurs dolara zakłada się na poziomie 1,99. Fakt ten pozostawiam już bez komentarza, bo nie jestem ekonomistą tylko prawnikiem. W planie zakłada się także kurs euro na poziomie 3,36 złotego. Przypomnę – dzieje się to pod koniec grudnia ubiegłego roku. Tyle tytułem wiarygodności prezentacji w części ekonomicznej.

Dialog społeczny w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej właściwie w praktyce nie istnieje. Wiadomo, że prokuratura podjęła postępowanie w sprawie złamania ustawy o prowadzeniu sporów zbiorowych w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Nie jest to jednak związane z sytuacją ekonomiczną agencji.

Chciałbym bardzo mocno podkreślić, że nieprawdziwe były wiadomości medialne udzielane przez rzecznika Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jakoby w tle chodziło o pieniądze. Absolutnie nie. Tłem sporu zbiorowego w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jest sposób zarządzania tą instytucją, brak programu naprawczego oraz bezpieczeństwo ruchu lotniczego.

Odnosnie do kwestii bezpieczeństwa ruchu lotniczego chciałbym bardzo mocno podkreślić, że moi klienci w postaci Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego skorzystali z dwóch praw konstytucyjnych – prawa do złożenia doniesienia do prokuratury. Faktycznie, wypowiedź pana ministra można odnieść, jako próbę presji

na stronę społeczną. Dlatego uważam, iż bardzo dobrze się stało, że szef organizacji EUROCONTROL powiedział te słowa. Pozwolicie państwo, że zacytuję słowa prezesa EUROCONTROL: „Władze lotnictwa cywilnego są informowane tylko o 20% niebezpiecznych incydentów, ponieważ piloci i kontrolerzy ruchu obawiają się utraty pracy lub oskarżeń”. Słowa te powiedział przedstawiciel Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotów EUROCONTROL. Wyraził też przekonanie, że niektóre kraje źle stosują przepisy w celu postawienia przed sąd osób, między innymi pilotów i kontrolerów ruchu, zgłaszających problemy. Nie sprecyzował, o jakie kraje mu chodzi. Zgodnie z regulacjami EUROCONTROL nadzorującej bezpieczeństwo lotów w 38 krajach członkowskich, zgłaszanie takich incydentów jest obowiązkowe.

Bardzo mocno podkreślam, że obywatel Rzeczypospolitej Polskiej może zgłosić taki incydent zarówno do prokuratury, jak do Urzędu Lotnictwa Cywilnego; ma taki wybór. Absolutnie Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego postąpił słusznie. Związek także dostarczył państwu dokumenty. Jako posłowie Rzeczypospolitej Polskiej jesteście reprezentantami narodu. Otrzymaliście materiały o tym czy nad Polską niebo jest bezpieczne. Przepraszamy, że materiały te zostały rozesłane do każdego z posłów osobiście, ale bardzo baliśmy się blokady informacyjnej. W materiałach tych znajdują się tylko i wyłącznie oficjalne dokumenty, czyli doniesienia do prokuratury w pełnej treści, które można ujawniać. Tym stwierdzeniem uprzedzam ewentualny atak na moich klientów. Wśród materiałów znajdują się decyzje prokuratury w dwóch sprawach. Chciałbym to bardzo mocno podkreślić, bo były nieprawdziwe informacje udzielane prasie przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. W żadnej sprawie nie nastąpiło umorzenie postępowania. Np. zawiadomienie o wszczęciu śledztwa jest z 11 marca br., a śledztwo dotyczy naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lotniczym i spowodowania ryzyka katastrofy w ruchu powietrznym przez Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, pana Krzysztofa Banaszka.

Chciałbym mocno oponować przeciwko insynuowaniu panu Andrzejowi Fenrychowi, że to jest jakaś wina kontrolerów ruchu lotniczego. Szanowni państwo. Bardzo proszę, sprecyzujemy o czym mówimy. Chodzi bowiem o interes narodowy. Samoloty przelatujące nad Polską zarabiają 84% przychodów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Każdy orientujący się w lotnictwie wie, że intencją Europy jest tworzenie hubów, czyli wspólnych przestrzeni. Wiadomo, że zagrożeniem jest niemiecki DVE. Nie mam nic przeciwko Niemcom, ale chcę jedynie przekazać swoje odczucia, jako obywatel i się z nich wybronię.

We Frankfurcie powstał ośrodek, który jest już w stanie obsłużyć 90 sektorów. Niemcy mają około 20 sektorów, a Polska ma ich w tej chwili 9. W jakimś jednak celu ośrodek we Frankfurcie jest budowany. Jeżeli nastąpi marginalizacja Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, to nie pomogą nawet najlepsze statki powietrzne. Istota sprawy polega na tym, żeby pieniądze za ruch powietrzny nad naszą przestrzenią, pozostawały w naszym kraju i tu były wydawane na służby techniczne, na pomoce nawigacyjne, na kontrolerów ruchu lotniczego. Technicznie możliwe jest przeniesienie obsługi obszaru, czyli tych gigantycznych pieniędzy sięgających prawie pół miliarda złotych rocznie, pochodzących z Europy, ale wydawanych w Polsce, a nie za jej granicami. Istnieje możliwość techniczna przeniesienia tej obsługi z punktu widzenia informatycznego, do innego kraju.

Szanowni państwo. Myślę, że problem jest bardzo poważny i nie sprowadza się do jednej niesprawności systemu ILS. Problem, o zajęcie się którym chcemy prosić państwa posłów, sprowadza się do tego, czy pieniądze za obsługę obszaru w perspektywie 2012 roku i roku następnego, zostaną w Polsce, czy też one wypłyną na zewnątrz. I to jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie – dlaczego tak się dzieje w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej? Jeżeli bylibyście państwo uprzejmi proszę głębiej spojrzeć w pracę Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Dla przykładu; dosłownie kilka dni temu bez uzgodnienia ze stroną społeczną, mimo że tak nakazują przepisy, została zmieniona struktura organizacyjna Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Nie wiemy czemu służą te zmiany, ale symptomatyczne jest to, że wszystko dzieje się poza plecami strony społecznej. A w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej nie ma organu w postaci rady nadzorczej. Tak mówi ustawa o tej

Agencji. Jest tylko działający jednoosobowo prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Nie istnieje organ kontrolny, za wyjątkiem Ministra Infrastruktury.

Proszę zrozumieć podejście kontrolerów ruchu lotniczego, moich klientów. To są ludzie o wybitnej inteligencji, którzy co dwa lata muszą odnawiać swoje uprawnienia. Tu nie ma mowy o kumoterstwie i układach. To są także ludzie z dużym wykształceniem, którzy odpowiadają za bezpieczeństwo każdego z nas wsiadającego do samolotu. Nie może być takiej sytuacji, że jeżeli kontrolerzy ruchu lotniczego powiadają prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o jakichś nieprawidłowościach, to nadaje się takiemu dokumentowi klauzulę zastrzeżoną. Jeśli to się jednak robi, to też jest symptomatyczne.

Wiem, że polityka rządzi się swoimi własnymi prawami, ja w to nie ingeruję. Ale mnie, jako obywatela, czy jako prawnika interesują dwie kwestie. Po pierwsze – czy moi klienci, wbrew temu co powiedział pan minister Tadeusz Jarmuziewicz, zrobili dobrze i właściwie składając doniesienie do prokuratury. Bo mieli prawo to zrobić, tym bardziej że jak się dowiedzieli, że minister i prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydali klauzulę „zastrzeżoną”. I po drugie – jako obywatela interesuje mnie, a zapewne także i państwa, żeby bezpiecznie wylądować na lotnisku.

Faktycznie, zgadzam się z moimi przedmówcami; prezentacja strony rządowej była symptomatyczna. Nie stawiam jednak zarzutu. Wiem, że każdy z państwa jest w pracy i macie zlecone pewne zadania. Rzecz polega na tym, że jeżeli informacja była kategorii II, a de facto była to kategoria I, to istota sprawy polega na tym, że nie ujawniono informacji. Także to, że prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej nie przekazał tej informacji dalej, w świat. I nieważne, czy to się nazywa nota. Istotny jest nie fakt, czy pan Andrzej Fenrych wiedział w dniu 23 grudnia o tym, że system ILS na Okęciu jest kategorii II, a nie kategorii I. Bo jako kontroler pan Andrzej Fenrych tego nie wiedział. Ale na pewno wiedział o tym prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. I to jest istota problemu.

Ja bym bardzo prosił, żeby nie odkręcać tych problemów. I tego dotyczył apel szefa organizacji EUROCONTROL. Piloci i kontrolerzy ruchu lotniczego boją się mówić o problemach. Ale przez to, że się boją mówić o problemach z powodu straszenia przez pracodawców, kiedyś ktoś z nas może zginąć przy lądowaniu samolotu albo przy jego starcie. I to jest istota sprawy, szanowni państwo. Bardzo bym prosił, żeby ani nie prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego ani Minister Infrastruktury, nie uzurpowali sobie, że są jedynymi organami w państwie. Jest jeszcze prokuratura, do której zostało skierowane powiadomienie o podejrzeniu przestępstwa. Wszystko odbywa się zgodnie z prawem. Proszę mi wierzyć, że naprawdę dużo odwagi wymagało od związków zawodowych, żeby podpisać taki dokument. W firmie o nazwie Polska Agencja Żeglugi Powietrznej nie ma rady nadzorczej, nie ma dialogu. A od pana ministra infrastruktury dostajemy dokument z klauzulą „zastrzeżoną”. To do kogo zgłaszać powiadomienia o swoich podejrzeniach? Pozostaje prokuratura, taka jest logika. Jeżeli zgłoszone zostało do Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a ten nadał dokumentowi klauzulę „zastrzeżoną”, to trudno jest z problemem znowu wystąpić do tego urzędu. Dziękuję i przepraszam, że tak długo mówiłem.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Michał Wojtkiewicz, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Bardzo się cieszę, że wyszła sprawa agencji. Ale najbardziej istotna sprawa to, że dzisiaj dyskutujemy o bezpieczeństwie lotnictwa. Do dyskusji dopuszczeni zostali panowie ze związków zawodowych kontrolerów ruchu lotniczego, których zdanie w tej sprawie jest bardzo ważne. Dzięki temu pan minister, pan przewodniczący i cała Komisja zdobyła wiedzę na ten temat nieprawidłowości, jakie mogły zaistnieć wobec bezpieczeństwa na lotnisku w Warszawie.

Bardzo bym prosił pana przewodniczącego, żeby dyskusji nie kierować na boczne tory i mówić, że ktoś nie ma prawa i że dyskutujemy zupełnie o czymś innym. Niestety, tak nie jest. Bezpieczeństwo jest pierwszą sprawą, którą powinniśmy się zajmować na posiedzeniu. Dziękuję bardzo panom za odwagę. Panowie, nie bójcie się. To nie jest tak,

że ktoś was będzie bez przerwy straszył, a wy nie będziecie mogli nic powiedzieć. Dopiero potem wszystko wyjdzie, kiedy wydarza się sytuacja, że samolot uderzy w ziemię. Jak będzie wypadek, to kto będzie winien? Wy będziecie pierwszymi, którzy wezmą odpowiedzialność za to, co się dzieje na lotnisku.

Komisja zapoznała się z informacją i dalej powinna nią kierować. Panie ministrze, tę sprawę trzeba rozwiązać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, pan przewodniczący Stanisław Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo. Na początek dwa zdania na temat ogólnej kwestii, a szczególnie do wypowiedzi pana posła Michała Wojtkiewicza. Panie posle, nie zauważył pan, że już żyjemy 20 lat w demokratycznym państwie. Używanie argumentu, żeby tutaj siedzący zaproszeni goście się nie bali, po prostu jest co najmniej niestosowne. Gdyby panowie byli zastraszeni, na pewno by się tutaj nie zjawili. Gdyby byli zastraszeni, to by nie przygotowali nam tyle materiałów z relacji z tą częścią załogi, która jest skupiona wokół Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego a kierownictwem agencji. I to jest jakby jedna kwestia.

Szanowni państwo. Nie ulega wątpliwości, podzielam w tej kwestii zdanie przewodniczącego, że niestety spotkanie dzisiejsze będzie bezowocne, bowiem próbujemy zajmować się tym, czym Komisja nie jest władna się zajmować. Gdybyśmy bowiem zajmowali się tym, co mamy zapisane w porządku dzisiejszych obrad, a więc sytuacją ekonomiczno-finansową i szeroko rozumianym bezpieczeństwem ruchu lotniczego, byłoby adekwatne do tego czym możemy się zajmować. Niestety, sporem albo zajęciem stanowiska w sporze, który ewidentnie już da się zauważyć, Komisja zajmować się nie powinna. A zdaje się, że spór staje się tematem wiodącym. A byłem przekonany, że nie będzie tego nurtu na naszym posiedzeniu. Gdyby posłowie zajęli stanowisko strony związkowej, oczywiście miałyby pretensje strona druga.

W Polsce mamy ustrój prawny ustanowiony konstytucyjnie. Jest władza ustawodawcza, jej częścią jest nasza Komisja, jest władza wykonawcza i jest władza sądownicza. Weszłicie panowie na właściwą drogę, czyli na drogę sądową. I tylko sąd niezawisły jest w stanie rozstrzygnąć wasze spory. I to jest druga kwestia.

A trzecia kwestia jest następująca. Aczkolwiek wiem, że nie jestem znawcą przedmiotu, ale od czasu do czasu jestem waszym klientem. Zatem z tego punktu widzenia chciałem kilka zdań do państwa skierować.

Jednostka, w której pracujecie, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, jest jednostką szczególną. Jest jednostką wymagającą zaufania swoich klientów. To co robicie absolutnie tego nie zapewnia, wręcz przeciwnie, to zaufanie do was podważa. Każdy wasz klient chciałby wejść z ufnością do samolotu, odbyć podróż, wysiąść i wam bardzo ładnie dobrze zapłacić i ładnie wam podziękować.

My słuchaliśmy państwa bardzo cierpliwie. Wy nie jesteście nawet w stanie tego zrobić. Ja wiem, że mówię o bardzo oczywistych sprawach. Tylko w tym zaciętrzewieniu, które da się zauważyć nie zauważacie tych najbardziej oczywistych prawd, właśnie tego o czym staram się państwu powiedzieć. Powiem krótko – szarżujecie państwo. Bo spór, który na posiedzeniu Komisji chcecie wyeksponować, dotyczy po prostu państwa roszczeń.

Przewodniczący ZZKRL Andrzej Fenrych:

Przepraszam, ale nikt nie mówił o sporze. Proszę nie mówić takich rzeczy.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Da się to zauważyć. W związku z tym kieruję do państwa prośbę, apel. Państwo pracujecie w elitarnej jednostce. Mógłbym państwu zadać kilka pytań. Ile osób pracuje, w jaki sposób zdobywacie uprawnienia, kto wam je nadaje? Ile zarabiacie? Czy państwo wiecie, jaka jest sytuacja w kraju? Czy państwie wiecie, że związki zawodowe dzisiaj z firmami szukają... Przed chwilą zachowaliście się państwo bardzo niestandardowo, a pan przewodniczący nie zwrócił na to uwagi przez szacunek; biliście brawo, czego tutaj robić nie wolno. Nie dajecie państwo możliwości do spokojnego wypowiedzenia się, tym bardziej,

że jestem członkiem prezydium tej Komisji. Proszę państwa, zachowujcie standardy, wy, którzy eksponujecie, że do tego macie prawo.

W związku z tym celowo to państwu bardzo mocno wyeksponuję. Czy państwo wiecie, że pracobiorcy zawarli z pracodawcami porozumienie bez udziału trzeciej strony, czyli rządu, dotyczące układów zbiorowych, a mówiąc wprost – o pomniejszeniu zarobków z racji krytycznej sytuacji w kraju, z racji krytycznej sytuacji finansów publicznych, z racji kryzysu, który przyszedł do Polski. To co, państwo pracujący w szczególnej jednostce, jesteście na wyspie bezludnej? Przecież powiadam; jeżeli chcecie rozwijać się, jeżeli chcecie przychody swoje zwiększać, zwiększać zarobki, to przede wszystkim powinniście robić wszystko, żeby wzbudzać do siebie zaufanie i swoją firmę w taki sposób promować, aby była postrzegana jako godna najwyższego zaufania. Takie relacje tego po prostu nie gwarantują, wręcz odwrotnie.

Co mogę państwu powiedzieć? Oczywiście, usiąść do stołu i po prostu porozumieć się. Bo załatwianie sprawy przez wymianę osób kierujących firmą, to nie jest rozwiązanie problemu, który draży Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury jest wyjątkowe. Dla mnie osobiście jest wyjątkowe pod tym względem, że znaleźliśmy się w takiej sytuacji, w której będąc posłem czwartej kadencji nigdy dotąd nie miałem. Mamy do czynienia z przedsiębiorstwem państwowym, bo Polska Agencja Żeglugi Powietrznej de facto jest taką firmą, w której problemy rozstrzyga się poprzez prokuraturę. Mamy do czynienia z totalnym konfliktem wewnątrz przedsiębiorstwa. I to mnie bardzo niepokoi.

Nie tak dawno posłowie uczestniczyli w posiedzeniu komisji sejmowej dotyczącym problemów, które występują w Polskich Kolejach Państwowych. Mówiono w dyskusji na posiedzeniu o możliwości zwolnienia z pracy kilkudziesięciu pracowników. Mimo to nie doszło do takiego poziomu sporu, z jakim mamy teraz do czynienia. Stąd moja uwaga do pana ministra, do panów prezesów i do przedstawicieli związku zawodowego. Powinniśmy próbować dojść do tła zaistniałej sytuacji i wyjaśnić, jaka jest przyczyna tak głębokiego sporu, który nie można rozstrzygnąć w żadną stronę.

Jaka może być atmosfera pracy w przedsiębiorstwie, kiedy przedstawiciele załogi, a sądząc z podpisów pod dokumentami, reprezentanci wszystkich związków zawodowych, znajdują się w totalnym konflikcie z prezesem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. A przecież wszyscy razem mają wykonywać bardzo odpowiedzialne czynności służbowe, które wymagają kontaktów osobistych, wymagają dialogu, a nade wszystko wymagają wzajemnego zaufania. To naprawdę jest bardzo poważny problem. Bo widać wyraźnie, że gdzieś po środku jest ściana. Słuchając dzisiejszych wypowiedzi widać, że żadna ze stron sporu nie ma woli odsunięcia tej ściany na bok.

Co my, jako posłowie i jako Komisja Infrastruktury, możemy w tej sytuacji zrobić? W jakiej formule w ogóle możemy wejść w ten spór? Jest on dzisiaj już tak głęboki, że opiera się na dwóch doniesieniach do prokuratury. Doniesienia dotyczą tego, o czym dzisiaj mówimy na posiedzeniu, a mianowicie o zagrożeniu bezpieczeństwa lotów. Ale drugie doniesienie dotyczy naruszenia przepisów ustawy o związkach zawodowych. Mamy zatem bardzo poważną sytuację. Wydaje się, że wszyscy powinniśmy poważnie do niej podejść, zarówno strony sporu, jak i posłowie.

W tej chwili nie mam w głowie żadnej koncepcji jak do tego podejść. Bo nie jest to bardzo prosta sytuacja. Mamy z jednej strony twarde postawienie sprawy, że nie przestrzega się przepisów, że obecna sytuacja zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego. Odbywamy poważne posiedzenie Komisji Infrastruktury, w którym uczestniczy wiele osób. Czym się zakończą nasze obrady? Co wyjdzie na zewnątrz? Wyjdzie, że na polskich lotniskach trzeba ze strachu w portki robić. Bo w takiej sytuacji obecnie jesteśmy.

Stąd moja prośba do nas wszystkich, aby już dalej nie podnosić temperatury obrad, by informacja o nich w formie komunikatu nie wyszła na zewnątrz. Byłoby to szkodliwe dla wszystkiego, co dzieje się w naszym państwie. Mówię te słowa będąc przedstawicie-

lem opozycji. Ale nie o to chodzi, aby się coś złego stało. Z mego punktu widzenia, jest to rzecz bardzo trudna i niewiarygodna. Jest apel do Ministerstwa Infrastruktury, żeby mimo braku formalnej podstawy, wykazało niezbędne zaangażowanie. Takie zaangażowanie ze strony rządu jest potrzebne po to, żeby coś z tym fantem zrobić.

Jakie narzędzia mamy, jako posłowie? Jako osoby zobligowane do procesu legislacyjnego, w tej sprawie nie mamy żadnych formalnych narzędzi, aby ingerować. Możemy jedynie zwrócić się z apelem albo przygotować dezyderat zmierzający do rozwiązania tego problemu. Natomiast jedna sprawa nie ulega wątpliwości; sytuacja jest nadzwyczaj poważna. Z żadnej ze stron nie padła żadna formuła propozycji rozwiązania tego sporu. A taka propozycja paść musi.

Prezes agencji broni się stwierdzając, że nie ma żadnego poważnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Z kolei strona społeczna bardzo mocno twierdzi, że takie zagrożenie jednak jest. Nie chcę już dalej wchodzić w szczegóły sporu, ale sprawą podstawową jest niewątpliwie bezpieczeństwo ruchu lotniczego. Jak wobec tego zakończyć spór i co dalej zrobić z całą sprawą? Jakies wnioski czy propozycje winniśmy dzisiaj przedstawić. W interesie posłów nie leży, aby dalej nakręcać spór. W naszym interesie jest poszukiwanie możliwości rozwiązania sytuacji i jej załagodzenie. Bo przecież wszyscy chcemy, aby zarówno Polacy, jak i obcokrajowcy, korzystali z naszych lotnisk. I to jest jeden z naszych fundamentalnych celów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący ZZZKRL Andrzej Fenrych:

Bardzo dziękuję panu posłowi Krzysztofowi Tchórzewskiemu za jego głos rozsądku. Tak też widzimy istniejącą sytuację; jest problem, który trzeba rozwiązać. Chciałem się odnieść do wypowiedzi poprzednika, pana przewodniczącego Stanisława Żmijana. Mówił pan poseł o renomie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Słuchając pana wypowiedzi byłem z niej niezadowolony, ale milczałem, a wbrew pozorom głosy niezadowolenia dobiegły z ław poselskich; proszę na to zwrócić uwagę.

Byłem niezadowolony, bo przyszło mi do głowy, że pan poseł wyznaje zasadę „im się mniej wie, tym się lepiej śpi”. Lepiej zakopywać problemy i nie wracać do nich – wtedy będzie cisza i spokój. A co do braw na sali – padają one nawet podczas obrad plenarnych Sejmu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes PAŻP Krzysztof Banaszek:

Ja również chciałem podziękować panu przewodniczącemu Krzysztofowi Tchórzewskiemu za głos rozsądku. Faktem jest, że doniesienie do prokuratury powinno być rozwiązane w trybie, w jakim funkcjonuje prokuratura. Myślę, że stanie się to sprawnie i szybko tak, żebyśmy mogli zamknąć temat, podsumować tę kwestię i odbudować zaufanie do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej naruszone przez ten fakt. Natomiast niezależnie od doniesienia do prokuratury, kierownictwo agencji jest gotowe na rozmowy ze stroną związkową. Tę gotowość do rozmów regularnie potwierdzamy. Ostatnim powodem nie odbywania się spotkań ze stroną społeczną jest kwestia braku akceptacji terminów zaproponowanych przez kierownictwo agencji ze strony związków zawodowych. Z tego co wiem, wystąpiliśmy o spotkanie w celu uzgodnienia terminów odpowiadających stronie pracowniczej. Mam nadzieję, że takie spotkanie odbędzie się bardzo szybko i będziemy mogli się dalej spotykać w trybie, który pozwoli nam rozwiązać wszystkie wewnętrzne kwestie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Zarówno strona społeczna, jak i prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej zwrócili się do Senatu z prośbą o wyznaczenie osoby, która by mogła się przyglądać naszym rozmowom i która mogłaby w jakiś sposób wesprzeć te rozmowy. Myślę, że to też jest jakiś element, który mógłby nam pomóc. Nie ulega wątpliwości, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ciągle buduje swoją pozycję. To nie jest firma mająca wieloletnie doświadczenie i kulturę organizacyjną. Powstałiśmy niedawno na zgliszczach Agencji Żeglugi

Powietrznej będącej częścią Państwowego Przedsiębiorstwa Porty Lotnicze i spełniamy określone zadania wewnątrz struktur przedsiębiorstwa. Budujemy tę pozycję, między innymi nadrabiając zaległości inwestycyjne, jak również jeśli chodzi o proces szkolenia i uzupełnienia załogi, jak też w zakresie czegoś, co powszechnie nazywamy kulturą obsługi. To są wszystko elementy, które docelowo spowodują, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej będzie rozpoznawana na rynku europejskim i że agencja będzie mogła uczestniczyć w tworzeniu hubów w Europie.

Te wszystkie cele są dość dokładnie opisane, pracownicy mają dostęp do dokumentów programowych. Załoga licząca ponad 1600 osób stara się, mam nadzieję że wspólnie, niezależnie od tego co nas czasami różni, realizować nakreślone cele programowe. Osobiście wierzę, że nam się to uda, niezależnie od tego, że czasem będą występowały różnice zdań i może nie do końca przemyślane metody likwidowania tych różnic. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Stanisław Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Odniosę się do wypowiedzi pana przewodniczącego. Stwierdza pan, że wygodnie mi się śpi, ponieważ mam małą wiedzę. To ja się do pana zwracam i biorę na świadków to wysokie audytorium. Niech mi pan powie, jakich argumentów pan mi dostarczył, bo ja mówiłem, że nie jestem ekspertem, żebym ja panu uwierzył? Bo tutaj padły dwie wersje zdarzeń. Państwo mówicie, że bezpieczeństwo leży jeżeli chodzi o ruch lotniczy, a druga strona powiedziała, że nic podobnego, że wszystko jest w porządku.

Pytam pana jeszcze raz. Czy Wysokiej Komisji dostarczył pan argumentów, żeby była przekonana, że pan ma rację. No w żadnym calu. Ten spór ma charakter personalny. Jeszcze raz pokazuję panu plik dokumentów, które akurat znam. To właśnie te materiały pozwoliły mi sprecyzować kilka uwag pod adresem państwa, że niestety, scenariusz, który realizujecie, to po prostu robicie wszystko, żeby sprowadzić na manowce waszą elitarną firmę. I nic więcej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo – pan minister.

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

Będę mówił do pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego; dzięki za głos wsparcia, bo tu rzeczywiście nie ma koalicji i opozycji. Mówimy przecież o istnieniach ludzkich, o elementarnym bezpieczeństwie latania, które nie zależy od opcji politycznej. Chyba nam jednak nie idą te rozmowy. Najwyraźniej nie idą. Sam pan przewodniczący Tchórzewski to widzi. W związku z tym mam prośbę do pana przewodniczącego – pomóż. Włączcie się do naszych rozmów.

Zwołam u siebie w ministerstwie spotkanie w szerszym gronie niż dzisiejsze. Będzie to zdecydowanie szersze grono uczestników. Odnoszę bowiem wrażenie, że głos związkowców też do końca nie jest jednorodny. Spotkamy się u mnie... Rozumiem, że chcecie to panowie skomentować, że to zły pomysł. Jeśli pan przewodniczący Tchórzewski pozwoli, spotkamy się za tydzień u mnie w ministerstwie. Chciałbym, aby pan przewodniczący Tchórzewski nam pomógł. Zrobimy rodzaj „okrągłego stołu” i porozmawiamy. Może jednak uda się w niektórych sprawach pójść do przodu.

Pan przewodniczący Tchórzewski powiedział, z pewnością słusznie, że powinniśmy ze sobą więcej rozmawiać. Wydaje się, że jest pan dobrym gościem do tego, aby nam pomóc.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący ZZKRL Andrzej Fenrych:

Szanowni państwo. Jeśli chodzi o materiały i argumenty, to własnoręcznie do Biura Podawczego Sejmu je dostarczyłem w poniedziałek. Jest mi bardzo przykro, że one nie

dotarły do państwa przed obradami. Wiem, że nie wszyscy z państwa dostali te materiały, ale znajdują się one w skrytkach poselskich i będziecie mieli okazję się z nimi zapoznać. W tych materiałach znajdziecie wyjaśnienie elementarnych problemów, na przykład obowiązek informowania użytkowników przestrzeni o wszelkich degradacjach i niesprawnościach.

Jeśli chodzi o wiązanie Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Drogowego z tą sprawą, jako jedynego związku zawodowego, to jest to nieprawda. Od dłuższego czasu na większości pism zawsze pojawiają się podpisy i pieczętki przedstawicieli pięciu związków zawodowych. W niektórych sprawach wewnętrznych jest to nawet sześć związków zawodowych. A tyle właśnie związków zawodowych funkcjonuje w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Takiej konsolidacji związków zawodowych nie było dawno. Dzisiaj pięć związków zawodowych mówi jednym głosem. I to, że związki zawodowe są razem jest wielkim sukcesem pana prezesa Banaszka. Taka jest prawda.

Jeśli chodzi o mediacje i udział parlamentarzystów w naszych rozmowach w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, to może nie wszyscy państwo o tym wiecie, a ja dowiedziałem się o tym dzisiaj; zwracaliśmy się do Senatu z prośbą o wyznaczenie pośrednika. Nasz wniosek był pierwszy, dopiero po nas pan prezes Banaszek złożył wniosek w zasadzie identycznej treści. Dzisiaj otrzymaliśmy pismo z Senatu, że pan Longin Komołowski będzie tym pośrednikiem, nazwijmy to mediatorem w tej sprawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę – czy są jeszcze zgłoszenia do dyskusji? Proszę.

Prawnik ZZKRL Piotr Wujec:

Szanowni państwo. Niezręczność sytuacji prawnej polega na tym, że prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej odmawiał obowiązku wykonania sporu zbiorowego i dwa razy w takiej sytuacji funkcjonował obserwator wyznaczony przez Ministra Infrastruktury, pana Tadeusza Jarmuzewicza, w postaci wiceprezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. My chcielibyśmy się zwrócić do państwa w trybie art. 23 ust. 2 ustawy o związkach zawodowych. Związki zawodowe uważają, że wypełnione są przesłanki tego artykułu ustawy o związkach zawodowych i mamy prawo się do państwa zwrócić, jako do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej.

Dwa razy pracodawca wbrew ustawie o rozwiązywaniu sporów zbiorowych odmawiał prowadzenia sporu i przy tym obecny był obserwator Ministra Infrastruktury. Przez trzy miesiące Minister Infrastruktury właściwie nie reagował, dlatego trzeba było złożyć doniesienie do prokuratury. Uważamy, że to wszystko jest niesprawiedliwe. To, że zjednoczyły się wszystkie organizacje związkowe działające w agencji, bez względu na ataki, które pojawiają się w kierunku organizacji związkowych, jest faktycznie sukcesem obecnego prezesa agencji. Wcześniej tego nie było, przez dwa lata był spokój. Jeśli wcześniej były konflikty za poprzedniego prezesa, który się podał do dymisji, za czasów pana Macieja Rodaka, to udawało się je rozwiązywać wewnątrz. Bo poprzedni pracodawca nie kwestionował podstawowych praw, tak zwanych kardynalnych praw obywatelskich zapisanych również w konstytucji.

Dlatego związki zawodowe zwróciły się do senackiej Komisji Praw Człowieka, bo po to jest również ta Komisja. Komisja wyznaczyła obserwatora – wspaniale. Oczywiście, byłoby również wspaniale, gdybyście państwo włączyli się w proces; to byłoby dobre. Natomiast bardzo prosimy w trybie art. 23 ust. 2 ustawy o związkach zawodowych o to, aby Sejm Rzeczypospolitej Polskiej włączył się w ten proces. Bo tu nie chodzi o pieniądze i o personalia. Chodzi o jeden incydent, ale bardzo wymowny. Incydent polega na tym, że nie zostały poinformowane o zaistniałej sytuacji notami odpowiednie instytucje, a więc piloci i kontrolerzy. I to jest problem. Nie ma problemów personalnych.

Chcę bardzo mocno podkreślić, że także nie ma problemów finansowych. Chodzi o jedno zdarzenie. Polscy kontrolerzy ruchu powietrznego są postrzegani jako trzeci najlepsi w Europie. To jest bardzo wysoka nota, jeśli chodzi o skuteczność. Wyprzedzają nas tylko kontrolerzy włoscy. Mamy także bardzo dobrych techników. Problem tkwi

w zarządzaniu. To jest problem. Nie chodzi o kwestie personalne. Chodzi o jedno zdanie, ale jakże wymowne.

Chciałbym korzystając z prawa zapisanego w ustawie o związkach zawodowych, aby Wysoka Komisja nam pomogła. Podkreślam – chodzi o pomoc. Nikt nie oczekuje od Komisji, by opowiadała się po jednej ze stron. Absolutnie nie. Państwo posłowie jesteście przedstawicielami narodu i tak was traktujemy. Sygnalizujemy problem, który dotyczy wszystkich obywateli. Podkreślam, że być może problem ten dałoby się rozwiązać wewnątrz agencji, gdyby nie to, że nie ma dialogu.

Co do terminów spotkań, o których mówił pan prezes, to nie jest do końca prawda. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie kapitanie.

Pilot PLL LOT SA, kpt. Jacek Dankowski:

Szanowni państwo. Chciałbym jeszcze uzupełnić informację. Moim zadaniem było przybliżenie spraw bezpieczeństwa od strony kokpitu, czyli od strony pilotów. Powiem tak; przyznam się, że w naszej firmie jesteśmy zastraszeni w sprawie raportowania różnych nieprawidłowości. Jesteśmy zastraszeni przez naszych przełożonych i przez dział bezpieczeństwa. Ale jesteśmy zastraszeni w ten sposób, że jeśli nie złożymy takiego meldunku, będziemy mieli duże kłopoty. Wszystkie nasze samoloty są wyposażone w ponadstandardowe rejestratory lotów, które rutynowo po każdym locie są czytywane przez system komputerowy pod kątem wykrycia jakichś przekroczeń bezpieczeństwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że wyczerpaliśmy głosy w dyskusji. Myślę, że wiele uwag było skierowanych do prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Mam nadzieję, że pan minister dokona konkluzji po informacji dotyczącej osoby pośrednika czy mediatora, jakim został pan premier Longin Komolowski. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes ULC Grzegorz Kruszyński:

Tylko bardzo krótkie wyjaśnienie. Raport z kontroli, o której tutaj wspomiano, oczywiście został zastrzeżony. Powody są następujące: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest jedną z kilku instytucji, na którą nałożono bardzo poważne zadania obronne, jak również zadania związane z ochroną lotnictwa cywilnego. Te obszary były przedmiotem kontroli. Stąd z naturalnych powodów, jak również obowiązujących przepisów w kraju, wyniki zostały zastrzeżone. Sądzę, że mogą być przedstawione na odpowiednim przygotowanym i zastrzeżonym posiedzeniu Komisji.

Drugie krótkie sprostowanie. Jeśli chodzi o stan meldunków i bezpieczeństwa lotniczego w Europie, na ten temat nie wypowiadał się prezes organizacji EUROCONTROL, bo ona nie ma prezesa tylko dyrektora generalnego. Wypowiadał się szef zespołu, który analizuje pewne fakty. Powiedział on to, o czym ja powiedziałem wcześniej. Efektem analizy kontroli są coroczne raporty. W raporcie z roku 2006 wynik dla Polski i Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej był niedobry, z roku 2007 pozytywny. Spodziewam się również pozytywnej oceny za rok 2008 i Polska, i PAŻP znajdują się w gronie około 30% krajów, które spełniają wymagania w zakresie bezpieczeństwa. Bo nie wszystkim krajom to się udało. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze pan prezes Krzysztof Banaszek chciał się wypowiedzieć?

Prezes PAŻP Krzysztof Banaszek:

Nie, dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze; ostatnie słowo. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

Pytał pan o negocjatora czy rozjemcę. Wiem, że strona związkowa wystąpiła do senackiej Komisji Praw Człowieka i wiem, że negocjatorem został wyznaczony pan premier Longin Komolowski, osoba spoza koalicji rządzącej. To jest bardzo dobry wybór, aby się uwolnić od jakichkolwiek podejrzeń. Uważam, że to jest obiektywna postać w tej sprawie. Natomiast myślę, że rozmowy uczyni bardziej klarowne, jeśli uczestniczyć w nich będzie ważny poseł opozycji, do tego z dużym doświadczeniem rządowym. Według mnie to jest dobry pomysł. Jeśli pan poseł Krzysztof Tchórzewski by się zgodził na to, aby wziąć udział w takich spotkaniach, dla mnie to będzie zaszczyt.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

To będzie zależało od czasu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że jeśli będzie zaproszenie na spotkanie i ze strony związkowej i ze strony rządowej, to pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski ma pełny placet całego prezydium i Komisji Infrastruktury, aby móc nas reprezentować. Myślę, że ze strony państwa posłów jest pełna tego akceptacja. Jeśli tylko pan poseł będzie dysponował czasem, bardzo prosimy wziąć udział w spotkaniach, także z racji tego, że pan poseł przewodniczy podkomisji stałej, która zajmuje się sprawami lotnictwa. Widzę, że jest także akceptacja ze strony rządowej. A ze strony związkowej? Proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący ZZKRL Andrzej Fenrych:

Chciałbym również jednym głosem z panem ministrem prosić pana posła Krzysztofa Tchórzewskiego o pomoc i współpracę. Liczę na to, że nam to pomoże. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej też wyraża zgodę. Bardzo dziękuję. Myślę, że pan poseł Krzysztof Tchórzewski znajdzie się w duecie z panem premierem Longinem Komolowskim. Obydwaj panowie byli swego czasu w jednym rządzie, myślę, że to dobrze.

Mamy zatem konkluzję po dzisiejszym spotkaniu. Chciałbym się także zwrócić do wszystkich o to, aby każda ze stron zrobiła wszystko, by sytuacja w bardzo poważnej i ważnej instytucji uległa unormowaniu. To jest moja prośba do przedstawicieli strony społecznej i do panów prezesów. Myślę, że to jest ważne i potrzebne. Dlatego po prostu zwracam się do państwa o to, aby może było ciszej na ten temat, a jeśli już mówić na zewnątrz, to tylko dobrze o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Zwracam też państwu uwagę na to, że niektóre głosy w dyskusji wynikały również i z tego, że niektóre materiały nie wszyscy otrzymali i nie każdy z nas mógł się z nimi zapoznać. Stąd może i pewne nieścisłości w niektórych wypowiedziach. Mam nadzieję, że dobry finał dzisiejszego spotkania potwierdza, że trzeba rozmawiać, trzeba się spotykać.

Dziękuję panu ministrowi, dziękuję panom prezesom, jak również stronie społecznej. Ostatnie słowo, jak powiedzieliśmy, ma należeć do ministra, więc ja na tym kończę i oddaję głos panu ministrowi.

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję przede wszystkim stronie społecznej za udział w dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. I prośba; nie sprowadzamy funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej do incydentu z dni 23 i 24 grudnia ubiegłego roku. W Agencji naprawdę dzieje się wiele dobrych rzeczy. Nie jest tak, że całość funkcjonowania to jest wielkie nieszczęście i pasmo niesfunkcjonujących urzędów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Dlatego jeszcze raz mówię o pijarze na zewnątrz. Nie mówmy tylko źle. Bo dzisiaj wydzwięk medialny jest taki, że jest naparzenie prezesa Banaszka, a Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest czymś, co się wali. Nie działajmy na własną niekorzyść. Ja apeluję do was. Strasznie dużo od was zależy.

Do zobaczenia za tydzień. Chciałbym zorganizować spotkanie w następnym tygodniu, który jest tygodniem nie sejmowym. Mam nadzieję, że zdążymy. Czy to odpowiadałoby panom, żeby spotkać się za tydzień? Zdążycie?

Przewodniczący ZZKRL Andrzej Fenrych:

Termin jest jak najbardziej do ustalenia. Serdecznie dziękuję za zaproszenie.

Sekretarz stanu w MI Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący, zdzwonimy się. Obiecuję, że zadzwonię do pana.

Przewodniczący ZZKRL Andrzej Fenrych:

Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeszcze raz bardzo dziękuję wszystkim za dzisiejsze spotkanie i życzę naprawdę dobrych i owocnych następnych spotkań. Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.